

# ТО ВЗЛЕТ, ТО ПОСАДКА

ВЕСНОЙ НАЧАЛАСЬ КОММЕРЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100, ПОЖАЛУЙ, НАИБОЛЕЕ ОБСУЖДАЕМОГО ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ В ПРЕССЕ ПРОДУКТА РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА. ПЕРВЫЕ КОМПАНИИ, ПОЛУЧИВШИЕ НОВУЮ МАШИНУ, — «АЭРОФЛОТ» И ARMAVIA — НЕ СКРЫВАЮТ, ЧТО СТОЛКНУЛИСЬ С РЯДОМ НЕПОЛАДOK НА НОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ. БОЛЕЕ ТОГО, ЧЕРЕЗ ГОД ПОЧТИ ВСЕ ВЫПУЩЕННЫЕ СЕЙЧАС «СУПЕРДЖЕТЫ» ОТПРАВЯТСЯ НА СЕРЬЕЗНУЮ ДОРАБОТКУ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ АВИАКОМПАНИИ НЕ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ДАЛЬНЕЙШИХ ЗАКУПОК SUKHOI SUPERJET 100, А ПРОИЗВОДИТЕЛЬ УВЕРЯЕТ, ЧТО ВОЗНИКАЮЩИЕ С САМОЛЕТОМ ПРОБЛЕМЫ — ОБЫЧНОЕ ЯВЛЕНИЕ ПРИ ВНЕДРЕНИИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВОЗДУШНОГО СУДНА НОВОГО ТИПА.

ПОЛИНА ЗВЕРЕВА, «АВИАТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ»

Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) с самого момента своего рождения стал объектом для нападков и сведения счетов нескольких промышленных групп, лоббирующих собственные авиационные проекты. Этим объясняется количество негативной информации о проекте и болезненная реакция компании «Гражданские самолеты Сухого» на любые упоминания о проблемах с самолетом.

Оба авиаперевозчика, эксплуатирующих SSJ 100, официально сообщили ВГ, что не имеют сколь-либо значительных претензий к новым воздушным судам.

«Благодаря высокой экономической эффективности и транспортным возможностям SSJ 100 мы можем ставить самолет как на ближнемагистральные рейсы, так и на региональные, отталкиваясь от текущей загрузки на рейс», — утверждает совладелец авиакомпании Armavia Михаил Багдасаров. Директор департамента по связям с общественностью и государственными органами «Аэрофлота» Андрей Согрин также говорит, что значимых претензий к ВС нет и перевозчик хотел бы увеличить количество ВС этого типа в своем парке.

Armavia начала полеты на SSJ 100 21 апреля. По данным «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС), на 23 июля SSJ армянского перевозчика выполнил 234 полета общей

продолжительностью 577 летных часов, причем максимальный суточный налет достигал 16 часов 30 минут.

Самолет был задействован как на маршрутах в Россию, так и в страны Западной Европы и Ближнего Востока. Armavia использует SSJ 100 исходя из загрузки на каждом конкретном рейсе: его ставят на замену Airbus A319, если пассажиров набралось менее сотни, или заменяют им канадский 50-местный CRJ200, если спрос на данное направление вырос.

«Аэрофлот» начал эксплуатацию SSJ 100 16 июня, и к 28 июля, по данным ГСС, выполнил 110 полетов общей продолжительностью 180 летных часов.

Как правило, рейсы выполнялись в российские аэропорты: Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Уфу и Екатеринбург. «В течение девяти дней выполнялось по три рейса туда-обратно (средний налет — девять-девять с половиной летных часов), за два дня было сделано по четыре рейса туда-обратно (максимальный налет — четырнадцать с половиной летных часов)», — сообщили ВГ в ГСС.

За первые несколько месяцев эксплуатации каждый из перевозчиков был вынужден на время останавливать SSJ 100. В «Аэрофлоте» значительный простой машины случился в начале июля. Самолет остался на земле после

того, как сработала сигнализация, предупреждающая о разгерметизации системы отбора воздуха от двигателей.

24 июля были приостановлены полеты SSJ 100 Armavia из-за срабатывания индикации об отклонении параметров работы двигателя. Для выяснения причин была создана комиссия из представителей ГСС, PowerJet (производитель двигателя; совместное предприятие НПО «Сатурн» и французской компании Snecma) и Armavia. На момент подписания номера в печать причины нештатной ситуации установлены не были.

Неполадки в двигателе вызвали бурную реакцию на рынке, хотя заместитель генерального директора Armavia Левон Степанян сделал специальное заявление о том, что не видит большой проблемы в поломке первого SSJ. «У нас любят муссировать, преувеличивать факты. Никакой угрозы для наших пассажиров нет», — цитирует господина Степаняна армянское агентство экономической информации АРКА. — Это современный, новый самолет, и, как любая другая техника, требует внимания. Поскольку мы первыми приобрели этот самолет, наше внимание удвоено и утроено».

Однако помимо уже случившихся технических отказов эксплуатанты первых самолетов SSJ 100 столкнутся с не-

обходимостью дополнительного технического обслуживания и доработок, что связано с ограничениями летной годности первых выпущенных самолетов (с бортовыми номерами до 95019 — это 19 воздушных судов, 12 из которых будут эксплуатироваться авиакомпаниями). После налета в 2000 летных часов в Жуковском будет проводиться доработка самолетов, находящихся в эксплуатации.

Состав работ и время вывода воздушного судна из эксплуатации ГСС не сообщает, но ее представитель заверил ВГ, что работы «не потребуют разборки планера», а новые элементы укрепления конструкции не повлекут увеличения веса машины, способного повлиять на ее эксплуатационные характеристики.

Не объясняет ГСС и причину, по которой доработку придется проводить через 2000 часов. Дело в том, что ранее в компании ВГ сообщали следующее: «Первоначальный назначенный ресурс самолета составляет 3000 полетов, 4500 летных часов. Постепенно происходит наращивание ресурса. Сейчас подана заявка на 6000 полетов, или 9000 летных часов. Готовится и передается в сертификационные органы соответствующая доказательная документация».

Сейчас в парке обеих авиакомпаний есть по одному SSJ. Предполагается, что вторую машину этого типа «Аэрофлот» получит в этом месяце, а Armavia — до конца года. «Аэрофлот» же до конца года примет в парк еще восемь SSJ, доведя их число до десяти. Поставок в другие авиакомпании в этом году не планируется. Это значит, что ГСС не удастся достичь заявленных в июне темпов производства — во время Авиационного салона в Ле-Бурже глава компании Владимир Присяжнюк говорил, что до конца 2011 года заказчики получат 14 машин. При этом в компании рассчитывают в 2012 году передать заказчикам 25 самолетов, а далее выйти на производство 60–70 ВС в год. Для справки: сейчас на стапелях в разной степени готовности находится 23 SSJ. «Аэрофлот» на данный момент выступает крупнейшим покупателем SSJ 100: всего авиакомпания заказала 30 самолетов Sukhoi Superjet 100, не считая опционов. Салоны аэрофлотовских машин имеют двухклассную компоновку: включает 12 мест в бизнес-классе и 75 — в экономическом.

Несмотря на то что ГСС пока не удается в полной мере выйти на предполагаемый объем производства SSJ 100 для коммерческих перевозок, производитель уже объявил о запуске программы бизнес-версии самолета.

Версия Sukhoi Business Jet будет предлагаться в трех конфигурациях: VIP, корпоративной и правительственной. Проект самолета будет представлен в октябре 2011 года на конференции Американской национальной ассоциации деловой авиации в Лас-Вегасе. Его цена, как ожидается, составит \$50 млн, а сертификация будет проведена в 2014 году. ■

**В КОММЕРЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ НАХОДЯТСЯ ДВА САМОЛЕТА SSJ. КАЖДЫЙ ИЗ НИХ УЖЕ СОЗДАВАЛ ПРОБЛЕМЫ АВИАКОМПАНИЯМ. НО ПРОИЗВОДИТЕЛЬ УВЕРЯЕТ, ЧТО ПРИ ВНЕДРЕНИИ НОВОГО ТИПА САМОЛЕТА ВРЕМЕННЫЕ СЛОЖНОСТИ НЕИЗБЕЖНЫ**

